

**READING AREA TRANSPORTATION STUDY FFY 2027-2030 TRANSPORTATION  
IMPROVEMENT PROGRAM EXECUTIVE SUMMARY**

**READING AREA TRANSPORTATION STUDY FFY 2027-2030 TRANSPORTATION  
IMPROVEMENT PROGRAM RESUMEN EJECUTIVO**

**INTRODUCCIÓN**

El programa FFY 2027-2030 Transportation Improvement Program (TIP) se adoptó por el comité Reading Area Transportation Study Coordinating Committee, designado el 21 de mayo de 2006 por la Metropolitan Planning Organization (MPO) para el transporte en Berks County. El US Department of Transportation aprobó el TIP el **XXDÍA, MES, AÑOXX**. Cubre un período de cuatro años desde el 1 de octubre de 2026 hasta el 30 de septiembre de 2030.

**RESUMEN DEL PROGRAMA**

El TIP contiene 102 proyectos de carreteras, puentes, y tránsito por un total de \$464,167,312 para las etapas que se desarrollarán durante los próximos cuatro años. Incluye 89 proyectos valorados en \$385,269,930 para atender el sistema de carreteras y puentes, aparte de 13 proyectos valorados en \$78,897,382 para atender el sistema de tránsito.

Desglose del costo por programa, Reading MPO TIP					
	FFY 2027	FFY 2028	FFY 2029	FFY 2030	Total
Programa de Carreteras	\$78,399,287	\$102,524,500	\$101,922,126	\$102,424,017	\$385,269,930
Programa de Tránsito (BARTA)	\$19,359,391	\$19,726,037	\$19,891,047	\$19,920,907	\$78,897,382
Costo total – Programa de 4 años- Carreteras y Tránsito:					\$464,167,312

Aparte del TIP regional, también existe un programa que abarca todo el estado de Pennsylvania: Interstate Management Program. Un proyecto localizado en Berks County, valorado en \$740,313, está incluido en ese programa.

Además de PennDOT, la comisión Pennsylvania Turnpike Commission (PTC) es responsable también de planificar y programar mejoras a lo largo de sus 565 millas de carreteras a través de todo el Estado. La PTC está actualmente enfrascada en un importante esfuerzo para mejorar la autopista de peaje, ofrecer un mejor viaje y aumentar la movilidad.

Este plan incluye un proyecto para reconstruir totalmente la autopista de peaje entre el enlace de Morgantown hasta un punto cuatro millas al este de Chester County. Este proyecto incluirá la reconstrucción de dos puentes que llevan la PA 23 (Main Street) y Twin Valley Road sobre la autopista de peaje, y luego la ampliación de la autopista a tres carriles en cada dirección. El costo total de estas mejoras se estima en cerca de 35 millones de dólares.

Además, la PTC está introduciendo gradualmente el sistema de peaje abierto, Open Road Tolling (ORT), que eliminará la necesidad de cabinas de peaje en los intercambios. Actualmente, la PTC está retirando las cabinas de peaje en el enlace de Morgantown y, finalmente, realineará la carretera para ofrecer una transición más fluida hacia y desde la PA 10 y la I-176.

## **VISIÓN GENERAL DEL TIP**

- El TIP cubre un período de 4 años que se actualiza cada dos años.
- El TIP tiene acuerdos sobre una lista específica de proyectos prioritarios.
- El TIP tiene la autorización para buscar financiamiento.
- El TIP muestra costos estimados y programación según la fase del proyecto.
- El TIP está limitado en términos financieros.
- El TIP podría modificarse después que sea adoptado.
- El TIP NO representa un calendario final para la implementación del proyecto.
- El TIP NO es la garantía de la implementación del proyecto.

## **EI DOCUMENTO DEL TIP**

Este documento del programa TIP no necesita leerse en su totalidad y está desarrollado a base de secciones para facilitarle al lector localizar la información que le interese.

La Sección 1 le provee al lector la información en torno al trasfondo y las etapas para el desarrollo de este TIP.

La Sección 2 provee la información financiera, TIP Financial Plan. También informa sobre cómo ocurre la selección de proyectos y cómo esos proyectos seleccionados ayudan a alcanzar los objetivos de desempeño a nivel nacional usando fondos federales. Se identifican, además, los proyectos que han sido implementados o retrasados, y se incluyen descripciones que explican el trabajo que se llevará a cabo en

todos los proyectos de carreteras, puentes e interestatales programados en el TIP. Se pueden encontrar mapas que muestran la ubicación y distribución de los proyectos, en todo el condado de Berks, al final de esta sección.

La Sección 3, de manera similar, proporciona información sobre el plan Transit Financial Plan, sobre el proceso de selección de proyectos de tránsito y sobre las medidas de desempeño de transporte. Las explicaciones narrativas sobre el proyecto de tránsito se encuentran al final de esta sección.

La Sección 4 ofrece información adicional relacionada con: el cronograma para el desarrollo del TIP, financiamiento adicional, restricciones fiscales, resoluciones, acuerdos y autorizaciones.

Un documento aparte, el *FFY 2027 TIP and LRTP Appendix*, proporciona la siguiente información:

- Guía general y de procedimientos
- Procedimientos de manejo basados en el desempeño
- Guía financiera
- Proceso de selección de proyectos CMAQ
- Política del Título VI
- Plan de participación pública
- Documentación sobre participación pública

## **CONSENSO REGIONAL**

La elaboración del TIP es la culminación del proceso de planificación del transporte y representa un consenso entre los funcionarios estatales y sobre cuáles mejoras a corto plazo se deben conseguir. El consenso es crucial porque, antes de comprometer sumas significativas de dinero, tanto el gobierno federal como el estatal desean tener la certeza de que todas las partes interesadas hayan participado en el desarrollo de las prioridades. La inclusión de un proyecto en el TIP significa que hay un acuerdo regional sobre su prioridad y establece su elegibilidad para recibir fondos federales.

## **PARTICIPACIÓN PÚBLICA**

El período de revisión y comentarios públicos para este TIP comenzó el 22 de marzo de 2026 y finalizó el 24 de abril de 2026. Durante este período se llevaron a cabo cuatro reuniones públicas (el 7 de abril de 2026, el 14 de abril de 2026 y dos reuniones el 21 de abril de 2026). Se recibió un total de **XXNÚMEROXX** comentarios durante este período. Los comentarios recibidos y las respuestas a dichos comentarios se encuentran en el documento del Apéndice del TIP y del LRTP.

## **REQUISITOS FEDERALES**

El TIP es un requisito de la legislación federal de transporte. La legislación federal vigente sobre transporte terrestre, titulada 'Infrastructure Investment and Jobs Act'

(IIJA), fue promulgada en noviembre de 2021. Esta legislación también se conoce como la ‘Bipartisan Infrastructure Law’ (BIL). La misma, amplía la legislación previa que establecía la inversión en el transporte con un enfoque balanceado, a través de un compromiso garantizado para carreteras y puentes, transporte público, proyectos intermodales y tecnologías avanzadas; creó el programa National Freight Program, un programa con fondos distribuidos para financiar mejoras a carreteras relacionadas con el transporte de carga, y el programa Nationally Significant Freight and Highway Projects , que otorgaba subvenciones competitivas para proyectos de gran escala en carreteras, puentes, cruces ferroviarios, instalaciones intermodales y ferrocarriles de carga. La ley IIJA también introdujo nuevos programas — el Carbon Reduction Program y el Programa PROTECT (Promoting Resilient Operations for Transformative, Efficient and Cost-Saving Transportation)— además de otros numerosos programas competitivos.

La IIJA autorizó más de 567 mil millones de dólares (\$567 billion) a nivel nacional para fines de transporte durante el período de cinco años FFY 2022-2026. Los fondos son administrados por la US Department of Transportation’s Federal Highway Administration (FHWA) y por la Federal Transit Administration (FTA). El Commonwealth of Pennsylvania aporta fondos adicionales para igualar el financiamiento federal en diversas proporciones y para proveer financiamiento del 100 por ciento a proyectos seleccionados. **Al momento en que escribimos este documento, la IIJA no ha sido reautorizada ni se ha promulgado nueva legislación federal para el financiamiento del transporte.** La documentación sobre el financiamiento se encuentra en la Sección 4.

## **RELACIÓN DEL TIP CON EL PLAN DE TRANSPORTE A LARGO PLAZO**

Los proyectos regionalmente significativos deben derivarse del plan a largo plazo de la región, y todos los proyectos incluidos en el TIP deben ayudar a implementar los objetivos de dicho plan. El plan a largo plazo, también requerido por ley federal, es el documento que ayuda a dirigir las decisiones de transporte y uso del suelo hacia un horizonte mínimo de 20 años. El TIP supone traducir el plan de transporte a largo plazo vigente en un programa de mejoras a corto plazo.

## **RELACIÓN DEL TIP CON LA LEY CLEAN AIR ACT**

Las Enmiendas de 1990 a la ley Clean Air Act requieren que todos los planes de transporte, programas y proyectos cumplan con el propósito estatal de los planes State Implementation Plans (SIPs) para alcanzar los estándares a nivel nacional de calidad del aire. Se considera que un TIP está en cumplimiento si proviene de un plan que ha demostrado conformidad según lo determine un análisis de emisiones. Los proyectos regionalmente significativos incluidos en el FFY 2027-2030 TIP son un subconjunto de los proyectos regionalmente significativos contenidos en el plan de transporte a largo plazo.

El TIP y el plan a largo plazo han sido evaluados para determinar su conformidad y se ha concluido que cumplen con todos los requisitos, incluido el examen crítico de que las emisiones de Compuestos Orgánicos Volátiles (Volatile Organic Compounds,

VOCs) y Óxidos de Nitrógeno (Oxides of Nitrogen NOx) sean inferiores a cualquier presupuesto establecido por el Estado para el año presupuestario y para cualquier año de análisis posterior. La documentación del hallazgo de conformidad del TIP se incluye en la Sección 4.

## **RELACIÓN DEL TIP CON LA LEY CIVIL RIGHTS ACT**

La elaboración de la evaluación Community Demographic Assessment se apoya en el Título VI de la ley Civil Rights Act, de 1964. Esta ley requiere que, quienes reciben fondos federales, certifiquen y garanticen la no discriminación cuando usen dichos fondos. Como apoyo a este requisito, se elaboró un documento separado: FFY 2027-2030 Community Demographic Assessment (CDA). El informe determinó que no se encontraron concentraciones desproporcionalmente altas ni efectos adversos sobre ninguna población en Berks County. Un resumen del CDA se encuentra en la Sección 4.